

## LA TERMINAL DE PASAJEROS COMO ESPACIO DE LA SOBREMERNIDAD

Pablo E.M. Szelagowski<sup>a</sup>, Nicolas Vitale<sup>a</sup>, Julia Lescano<sup>a</sup>

<sup>a</sup>G.T.A. Grupo Transporte Aéreo- U.I.D. “G.T.A.-G.I.A.I”, Departamento de Aeronáutica, Facultad de Ingeniería, Universidad Nacional de La Plata, Argentina  
Calle 116 e/ 47 y 48; (1900) La Plata, Provincia de Buenos Aires, Argentina  
Email: pablo.em.szelagowski@gmail.com

### RESUMEN

*El mundo contemporáneo se nos presenta mediante cambios y transformaciones vertiginosas, incorporando en la vida del hombre espacios, artefactos, sistemas de información y comunicación que trastocan su espacio vital, su espacio antropológico, más allá de las modificaciones que la modernidad aportó durante los procesos del siglo XX. Esta sobremodernidad incorpora una serie de espacios existenciales diferentes a los espacios antropológicos tradicionales reconocidos por el hombre.*

*Los espacios en los que nos movemos hoy contienen artefactos automáticos con los que establecemos relaciones mediante contraseñas y negociaciones algorítmicas.*

*Estos espacios sobremodernos se despliegan sobre todo en relación a los espacios para la movilidad, en especial en las terminales de pasajeros aeroportuarias.*

*Una terminal de pasajeros es en sí un claro ejemplo de No-Lugar.*

*El diseño de terminales se debatirá entre situaciones de identidad y entre una idea de condición global y una local.*

### ABSTRACT

*The contemporary world had fast changes that incorporate to human life spaces, artifacts, information and communication systems that change their living space, their anthropological space, beyond the changes that modernity provided during the twentieth century.*

*This supra-modernity incorporates a number of different existential spaces over the traditional anthropological spaces.*

*The spaces in which we move contain automatic devices with which we establish relationships with passwords and algorithmic negotiations.*

*These spaces are unfolded in first time in relation to the mobility spaces, especially airport passenger terminals. One passenger terminal is itself a great example of Non-Place. The terminal design solutions are discussed among their global and local condition.*

**Palabras clave:** terminal-sobremodernidad-local-global

### INTRODUCCIÓN

El diseño de terminales de pasajeros en aeropuertos contemporáneos presenta una gran complejidad en cuanto a necesidades funcionales, requerimientos técnicos, equipos y la capacidad de adaptarse a los cambios y actualizaciones que el desarrollo aeronáutico demanda.

En los manuales de diseño de terminales generalmente se ahonda sobre todo en las consideraciones técnicas del diseño (diseño ingenieril) entendiendo a estas como las definitorias del correcto funcionamiento del edificio terminal como máquina de procesamiento de pasajeros y equipajes.

A pesar de la fortaleza de este enfoque aplicado ampliamente, las terminales aeroportuarias no dejan de ser obras de arquitectura vivenciadas por usuarios que dedican varias horas de su vida a permanecer en el interior de estos edificios. Como obra de arquitectura, la terminal no sólo cuenta con las condiciones esenciales de la necesidad técnica (estructura resistente, funcionamiento, articulación de sistemas, infraestructuras, etc.) generalmente reguladas por manuales, sistemas de cálculo o normativas específicas, sino también contiene otros aspectos relacionados con el diseño que están dedicados a la experiencia y la situación humana dentro del campo del edificio.

Una de las condiciones esenciales de la vivencia humana en una obra de arquitectura es la experiencia espacial, la cual define con toda su fuerza el estado de ánimo de quien participa de ese espacio incidiendo directamente en su comportamiento. Las cuestiones espaciales están en estrecha relación con la percepción, y dependen de aspectos tales como las dimensiones, la escala, la luz, las sombras, las texturas, las superficies, los brillos, los reflejos, el confort climático, entre otros elementos. Estos condicionantes de la experiencia espacial definen el carácter del espacio arquitectónico y por ende la situación del sujeto frente a esa obra de arquitectura. La arquitectura, en efecto, se revela como un hecho cultural, parte de la vida del hombre en sociedad, en un continuo devenir de una disciplina que no puede olvidar al sujeto que la habita.

La experiencia espacial en terminales de pasajeros es un asunto de importancia relevante en cuanto a la dimensión del problema tratado y al vertiginoso desarrollo del sistema mismo. Esto se torna visible cuando tomamos evidencia de que un aeropuerto, en líneas generales, puede recibir anualmente entre 20 y 50 millones de pasajeros (cifra aún posible de ser elevada en algunos casos), y que esos pasajeros como sus acompañantes, (y también los empleados del aeropuerto y demás usuarios) pueden llegar a pasar más de 8 horas dentro del edificio en situación de espera, si tener tarea específica que realizar, solo poder esperar la salida de su vuelo, o la llegada del que se espera.

Esta condición de estadía, tan presente en los edificios de terminales de pasajeros hace necesario pensar, en términos de diseño, más en el hombre, más allá de su relación contractual con las máquinas.

## **RESULTADO Y DISCUSIÓN**

### **Los espacios de la sobre modernidad**

Más allá de las consideraciones habituales para el diseño de terminales, es necesario comprender que este tipo de espacios arquitectónicos forma parte de una red de situaciones y vivencias que el hombre contemporáneo (o sobremoderno) experimenta y que se extienden cada vez más en tiempo en su vida. Las grandes y aceleradas transformaciones que se observan en los sistemas mediáticos, en tecnología y en las técnicas en general, alientan a adoptar otros modos de vivir los espacios del mundo urbanizado en modos que se alejan de las situaciones tradicionales, culturalmente asumidas y aceptadas, generando otros patrones de comportamiento del hombre.

Paulatinamente, el hombre común se ha ido poniendo en contacto con situaciones no conocidas, con nuevas instalaciones que generalmente están ligadas a la necesidad de una circulación veloz de personas y bienes. Estas instalaciones generalmente están asociadas a espacios no convencionales que cada vez más nos involucran en su realización. Estos espacios han sido denominados por el antropólogo francés Marc Augé los No- Lugares. El no lugar es presentado por Augé como lo contrario del domicilio, de la residencia, del “lugar” [1].

La sobremodernidad es una gran y eficaz productora de No-Lugares, espacios que no son en sí antropológicos y que son muy diferentes de los lugares tradicionales, históricos (lugares de la memoria) que han descrito tan precisamente autores como Baudelaire, Benjamin, Perec, Borges, Arlt y Cortázar entre otros.

Si un lugar se define como un espacio que posee identidad relacional e histórica, el No-Lugar (en el sentido de Augé) será un espacio que no tenga ese sentido de identidad, ni sentido histórico, ni proponga al hombre una situación relacional. Estaría en lo que los situacionistas definirían como el plano de la “periferia del lenguaje”.

En estos espacios, el hombre conquista el anonimato. Solo, pero semejante a los demás (también solos y anónimos), el usuario del No-Lugar mantiene con éste una relación estrictamente contractual, simbolizada por contraseñas, por tickets de peajes, pasaportes, tarjetas de crédito, tarjetas de embarque u otro de los nuevos elementos que reemplazan la anterior condición de identidad.



**Figura 1.** Artefactos y espacios de la sobremodernidad.

Augé define al No-Lugar como un mundo prometido a la individualidad solitaria, un mundo provisional y efímero, un mundo del pasaje que no integra lo anterior, lo antiguo. Mundo del supermercado, del dispenser, del cajero automático, de lo que él llama el “oficio mudo”, sin contacto con personas, sin palabras de por medio, solo contraseñas. Estos espacios sobremodernos no borran totalmente al “lugar”, y tampoco el No-Lugar se cumple totalmente. Los No- Lugares conforman un sistema encadenado de espacios perfectamente controlados y vigilados de los que ya es imposible permanecer ajeno; una red ajustada de transporte y movimiento que conforman espacio e un sentido diferente al tradicional.

Los No-Lugares son las vías aéreas, las vías ferroviarias, las autopistas, los habitáculos móviles (medios de transporte vehicular), aeropuertos, estaciones, grandes hoteles, parques temáticos, supermercados, y hasta madejas de cables de comunicaciones que atraviesan toda la ciudad.

Szelagowski, Vitale, Lescano – La terminal de pasajeros como espacio de la sobremodernidad.



**Figura 2.** Transformaciones del espacio urbano en la sobremodernidad.

Quizás justamente es por estas cuestiones que Augé comienza el prólogo de su libro con una descripción precisa del recorrido de una persona que comenzando en un cajero automático, pasa a una autopista, para llegar al aeropuerto de Roissy (CDG), realizar todas las actividades requeridas por el sistema y las que lo pueden devolver al “lugar”, para terminar el relato en el interior de la cabina del avión y despegar. Los espacios del sistema aeroportuario y en especial la terminal de pasajeros son hoy quizás los ejemplos más claros del No-Lugar descrito por Augé.

Los No lugares, no solo desarraigan al hombre de los espacios “conocidos” sino que también lo obligan a nuevos comportamientos que van más allá de los protocolos necesarios para interactuar con máquinas y contraseñas, en nuevas actitudes y estados de ánimo producidos por esa desterritorialización operada en su ser.



**Figura 3.** El usuario de terminales de pasajeros, la espera y los No-Lugares

Un pasajero que viaja solo, en espera en una terminal aeroportuaria, intenta de todas las maneras posibles distraerse de su situación de desarraigo. Busca situaciones que le sean familiares o conocidas de manera de emplear el tiempo en alguna situación que le recuerde a otra pasada ya vivida: ir a un kiosco, sentarse en una cafetería, ir al baño, etc., son actitudes reflejo automáticas de quien está en una situación incómoda. Por otro lado, este extraño estado de situación le provoca ansiedad al pasajero; provoca la urgencia de completar pasos, de pasar etapas, lo que hace que intente apresurarse para pasar los controles de seguridad o de documentación, o que haga fila en la puerta de embarque aunque todavía el personal de la aerolínea no haya llamado a embarcar u otras situaciones de intento de superar etapas. Del mismo modo el mímico sujeto presenta la ansiedad de subir al avión, de conseguir un diario para leer, de ubicarse en el 23H, de ubicar su equipaje de mano en las gavetas, todo antes que los demás.

Por el contrario, los niños experimentan el espacio en diferencia con sus padres. Ellos necesitan de un espacio vital diferente, de sus juegos, de sus juguetes y tienen la capacidad de



abstraerse fácilmente de esa situación que a medida de que crecen los irá desarraigando de lo cotidiano y de lo conocido.

Esta situación denota una lucha que se libra entre el concepto de Lugar y el criterio de Espacio; una disputa entre el espacio existencial y el espacio geométrico en los que se desenvuelve el hombre contemporáneo.

La crítica a este tipo de situaciones a que el hombre es sometido no es nueva y no sólo la literatura y las ciencias han producido trabajos de análisis al respecto. El cine, como otras artes que ejercen potentemente la crítica cultural, se ha encargado innumerables veces de anunciar o denunciar los nuevos acontecimientos en la vida del hombre de la modernidad y más aún de la sobremodernidad.

El director francés Jacques Tati en su película *Playtime* de 1967 anuncia la falta de identidad de los espacios públicos de la modernidad, mediante una serie de planos que recorren un mismo edificio que a partir del simple sonido o del pasaje de algunas personas y objetos cambia de entenderse como un hospital a verse como un aeropuerto o una oficina, en un relato de constantes situaciones en estado de fusión.

Stanley Kubrik en su *2001 Odisea del Espacio* de 1968 muestra a un astronauta situado en un No-Lugar al cuadrado. Un astronauta se desplaza dentro de la memoria del computador HAL 9000 ( No-Lugar nº 2) ubicado dentro de la nave espacial Discovery (No-Lugar nº 2) en rumbo al planeta Júpiter.

Por su parte, el director Mick Jackson realiza en 1991 la película *L.A. Story*, una crítica satírica a la forma de vida de las ciudades norteamericanas, en la que el protagonista se encuentra hablando y analizándose con un cartel indicador de una autopista, mediante un lenguaje que hoy ya es corriente en los SMS, señalando así la alienación del sujeto habitante de un Los Ángeles contemporáneo.



**Figura 4.** Los No-Lugares en el cine: *Playtime*, *2001 Odisea del espacio*, *L.A. Story*.

### La controversia al No Lugar

No solo los pasajeros viven las experiencias del anonimato en las terminales de pasajeros. Nuestros equipajes sufren la misma condición de pérdida de la identidad, a veces más agravada por el embalaje plástico verde de los “promotores” de la seguridad de las maletas que acechan en los accesos, pero que de todos modos el ingenio popular combate con cintas de color, o miles de cintas de colores, grandes etiquetas, o colores indiscretos del bulto despachado. Es por eso que el fenómeno del equipaje de mano (algo mío quiero que viaje conmigo!) se popularizó con el uso de pequeñas maletas, práctica que actualmente está siendo

Szelagowski, Vitale, Lescano – La terminal de pasajeros como espacio de la sobremodernidad.

combatida por las aerolíneas reduciendo el máximo peso permitido a casi el peso propio del equipaje vacío.

Actualmente, los administradores y diseñadores de terminales de pasajeros han entendido el problema y buscan crear dispositivos espaciales y arquitectónicos para combatir esa sensación de desarraigo, de soledad en la multitud, de pérdida o mejor dicho de suspensión de la identidad.

Es así que pueden encontrarse diferentes acciones como intentos de transformar el espacio anónimo de las terminales en un “Lugar”.

Una tendencia general es la de intentar personalizar los espacio de manera que cada pasajero elija el espacio o “rincón” de su agrado para el esperar. Cielorrasos bajos, iluminaciones particulares, alfombras, muebles no seriados y espacios de medianas dimensiones que no estén en referencia al diseño macro de la terminal, intentan situar al pasajero en una condición simulada de “como en casa”.



**Figura 5.** Espacios que intentan combatir el No-Lugar: Terminal de pasajeros, aeropuerto de Munich.

Otra forma de combatir el No-Lugar, quizás más desarrollada en los EE.UU. es la que al espacio de la neutralidad se le sobreponen actividades o eventos que distraigan al pasajero. Este tipo de actividades están relacionadas con el shopping, las convenciones, la hotelería, los SPA, los espacios del juego (casinos) e incluso parques temáticos. El evento distrae y entretiene al pasajero mientras espera un vuelo y también al acompañante que permanece luego de la despedida.

### **La búsqueda de la identidad**

Los pasajeros que experimentan los espacios sobremodernos intentan de todos modos de sobreponerse a esa situación de pérdida de identidad y relacional impuesta.

En un contexto de desaparición de las condiciones habituales de identidad, una persona intenta construir un personaje para hacerse notar, o ponerse una máscara para ser visto diferente de su vecino, intentos artificiales para dejar de ser el Nowhere Man situado en un mar de agujeros en la nada, espacio neutro sin referencias.

Szelagowski, Vitale, Lescano – La terminal de pasajeros como espacio de la sobremodernidad.



**Figura 6.** Identidad y No- Lugar: David Hockney, Racke's people; The Beatles, Yellow Submarine.

En una terminal de pasajeros es posible de perder una identidad que no se recupera simplemente con mostrar una ID o una tarjeta de embarque. Se pierde también la noción de en qué lugar se está, si se está en Frankfurt o en Londres, porque posiblemente el diseño del espacio tampoco refiera a una identidad local, al lugar, región o país en que está situado el aeropuerto, en virtud que un pretendido diseño universal nos habla más de una arquitectura aeroportuaria en sí misma, que de París, Buenos Aires o Lima.

Sin embargo, si recorremos los primeros momentos de los aeropuertos de Argentina, construidos desde finales de los años '40 hasta los años '60, podemos ver que en el diseño de las terminales existía una preocupación de hacer una arquitectura con rasgos relacionados con las tradiciones constructivas o con aspectos vinculados al imaginario colectivo de una arquitectura y de un ambiente local.

Las terminales de los Aeropuertos de Bariloche, Mar del Plata o Comodoro Rivadavia, entre otros, fueron partícipes de ese criterio arquitectónico que se plasmó en tipos edilicios, elementos representativos, técnicas constructivas y materiales de arraigo en el imaginario colectivo.



**Figura 7.** terminales de pasajeros de Mar del Plata y Comodoro Rivadavia hacia los años '60.

Luego de los años 70, y apoyado en el fuerte desarrollo tecnológico de la arquitectura de esos años, el diseño de terminales estuvo ligado principalmente a un lenguaje internacional, universalista que hablara más de los despliegues tecnológicos posibles y del progreso moderno, que de las condiciones típicas del lugar de su emplazamiento o de las condiciones esperadas por los usuarios. Desde ese momento el diseño de terminales participó de los mismos criterios que fueron desarrollados para otros programas arquitectónicos que defendían una imagen internacional, corporativa, neutra o universal visible en edificios de oficinas, bancos, shopping centers y todo tipo de equipamientos urbanos.

Estar en un lugar sin saber dónde estamos y en igualdad de situación que un espacio situado a 15.000 km de distancia se hizo algo natural para el hombre, mientras un cierto equilibrio en la composición de ese tipo de espacio fuera posible. La expansión globalizadora de los años 90



Szelagowski, Vitale, Lescano – La terminal de pasajeros como espacio de la sobremodernidad.

llevó al máximo esos conceptos universalistas, generando la masividad del reinado del No-Lugar.

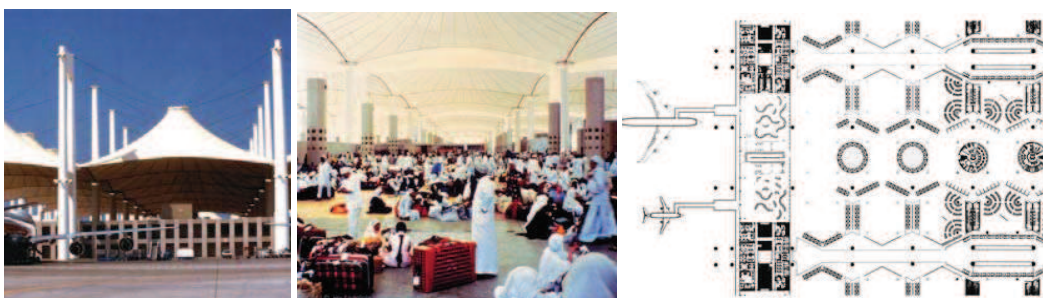
Algunas experiencias intentaron atenuar los efectos de un diseño universal, de manera que el edificio hablara de condiciones locales, quizás ya con un lenguaje menos tradicional, mediante efectos que incluso han sido aplicados en secciones parciales de las terminales. Muchas de las obras realizadas en los países de oriente medio y del lejano oriente intentaron representar, significar, condiciones de la cultura local en los espacios de uso principales. Es posible entonces encontrar soluciones alternativas al problema de la identidad del edificio.

En los países de origen árabe se recurrió a la expresión de las geometrías típicas de la arquitectura islámica, a los tipos de espacios de reunión, a las alfombras y a otros elementos propios de la cultura local como se puede ver en la terminal de pasajeros de Marruecos.



**Figura 8.** Terminal de pasajeros del aeropuerto de Marruecos.

Otros temas como la condición del nomadismo y sus costumbres también fueron atendidas en el diseño de los espacios para la concentración, como en el aeropuerto de Jeddah en el que el estudio de arquitectura SOM propone la imagen de tienda para la cubierta general del aeropuerto, a la vez que plantean un espacio flexible, de ocupación libre, a la manera de los asentamientos en las caravanas. Incluso si se observa con detenimiento, el esquema de la planta pública recuerda la trama geométrica compleja típica de un diseño de alfombras.

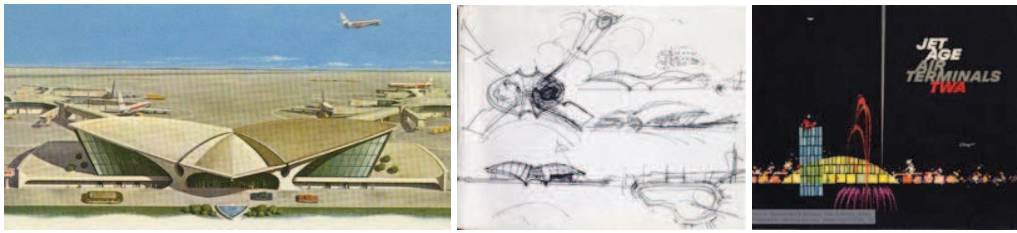


**Figura 9.** Terminal del aeropuerto de Jeddah. Estudio SOM, en los años '80.

Por otro camino, las terminales de pasajeros internacionales salen a buscar una posible identidad requerida para posicionar el aeropuerto como marca en el territorio real y en el competitivo territorio de los negocios. De este modo el edificio terminal puede pasar a ser un gran señalador que nos habla de la necesidad de quedar impregnado en la memoria del usuario como hecho singular.



Szelagowski, Vitale, Lescano – La terminal de pasajeros como espacio de la sobremodernidad.



**Figura 10.** Terminal de la TWA de Eero Saarinen en el aeropuerto JFK de Nueva York. Imagen corporativa.

Uno de estos casos es la conocida terminal realizada por el arquitecto Eero Saarinen para la aerolínea estadounidense TWA en el aeropuerto JFK de Nueva York. El particular diseño metafórico de la terminal de la TWA se transformó rápidamente en el sello corporativo de la empresa, además de representar una idea de futuro, evocando más allá del vuelo, el espíritu de una época signada por cambios en la masividad del transporte y por nuevas condiciones tecnológicas de las aeronaves, en la por aquellos tiempos denominada *Era del Jet*.

## CONCLUSIONES

Las terminales de pasajeros se han ido transformando en uno más de los innumerables espacios no relacionales que experimentamos cotidianamente. El desarrollo de la industria aeronáutica y del transporte aéreo en general ha obligado a la expansión y extensión de terminales en función de la cantidad de pasajeros en arribos, en partidas y en tránsito que es necesario procesar diariamente en las infraestructuras aeroportuarias de las congestionadas ciudades del planeta.

En virtud de que el diseño de terminales ha estado centrado en aspectos provenientes de los avances técnicos de la arquitectura y la ingeniería, se ha puesto la mayor atención en las cuestiones referidas al sistema de estructura resistente, a los sistemas de mecanización, de control climático, de seguridad y de prevención de accidentes, descuidando en gran parte las cuestiones ligadas a las condiciones psicológicas y de percepción del espacio que los usuarios de esas grandes instalaciones experimentan. Esta actitud, típicamente modernizadora, ha apartado de las agendas de proyecto los componentes relacionados con el diseño del ambiente, entendido éste como un espacio en el que el hombre debe estar en armonía y en equilibrio con el lugar en que desarrolla sus actividades, espera, circula o trabaja.

El proyecto de terminales debería tratarse como cualquier obra de arquitectura, en el que intervienen condiciones tanto técnicas como antropológicas, entendiendo este tipo de espacios no sólo como parte de un sistema de procesamiento mecánico, sino también como integrante de una red de espacios públicos metropolitanos.

## REFERENCIAS

- [1] Augé, M., “ Non-lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité ”, Edition de Seuil, París, Francia, 1992.